



浦安市

発行 / 浦安市役所  
〒279-8501 千葉県浦安市猫実1-1-1  
☎047・351・1111(代表)  
http://www.city.urayasu.chiba.jp  
企画 / 環境部 環境保全課  
編集 / 総務部 広聴広報課

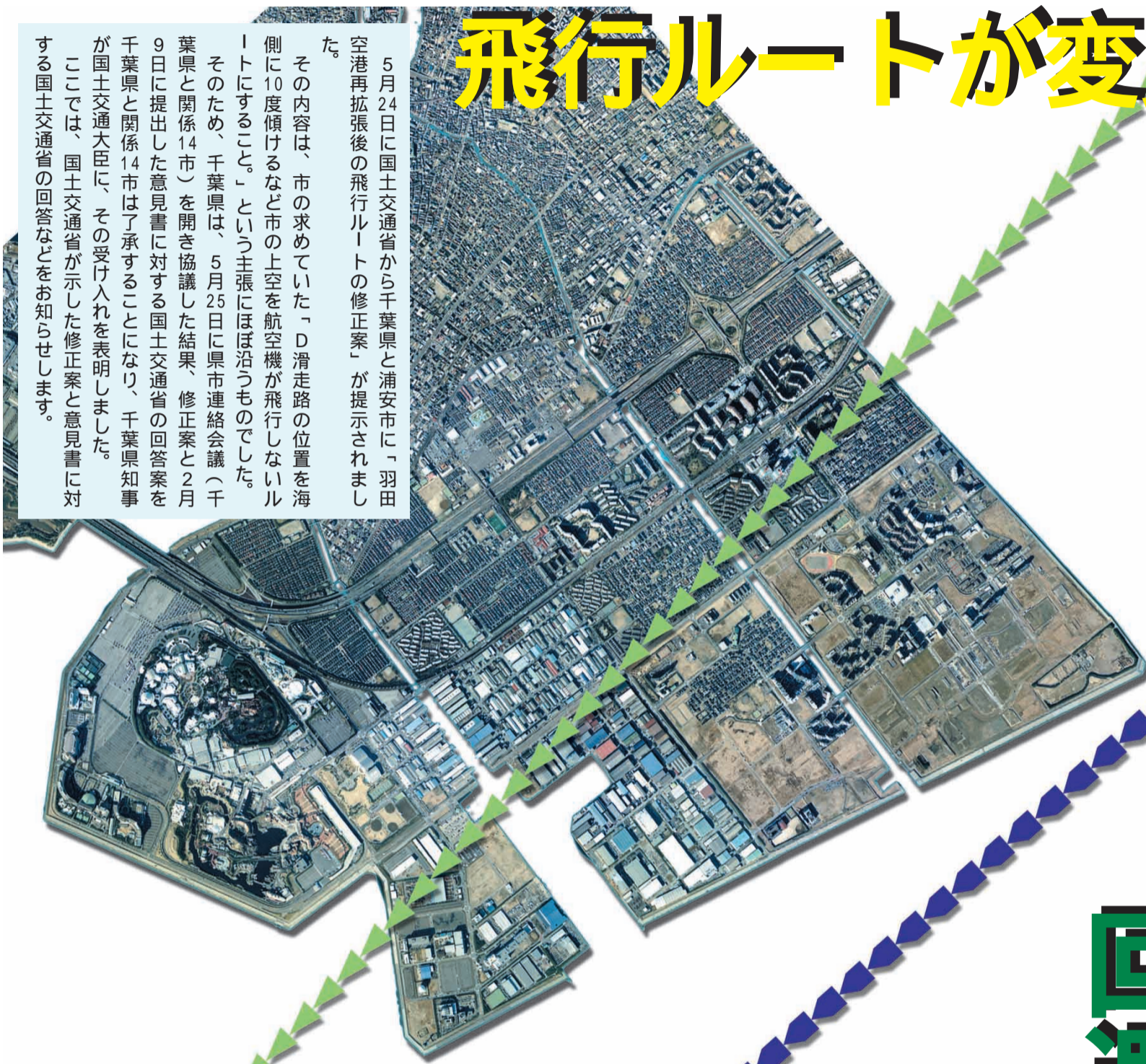
羽田空港騒音問題

平成16年6月13日発行

## 飛行ルートが変更

## 浦安市上空の飛行は

## 回避



原案

修正案

5月24日に国土交通省から千葉県と浦安市に、「羽田空港再拡張後の飛行ルートの修正案」が提示されました。  
その内容は、市の求めていた「D滑走路の位置を海側に10度傾けるなど市の上空を航空機が飛行しないルートにすること。」という主張にほぼ沿うものでした。  
そのため、千葉県は、5月25日に県市連絡会議（千葉県と関係14市）を開き協議した結果、修正案と2月9日に提出した意見書に対する国土交通省の回答案を千葉県と関係14市は了承することになり、千葉県知事が国土交通大臣に、その受け入れを表明しました。  
ここでは、国土交通省が示した修正案と意見書に対する国土交通省の回答などをお知らせします。

D滑走路への進入経路の変更について

国土交通省航空局

羽田空港の再拡張後の飛行ルートに関しては、南風悪天時において、新たに浦安市街地上空を通過して、D滑走路へ進入する経路が問題となっていた。国土交通省において検討を重ねた結果、今般以下の通り、D滑走路の角度を「7.5度」振るとともに、あわせて飛行方法を工夫（オフセットILS進入方式を導入「2度」し、合計「9.5度」、D滑走路への進入経路を変更することとする。これにより、千葉県等より要請のあった浦安市街地上空の飛行を回避することとする。

1 D滑走路の角度振り（7.5度）について

滑走路の角度を振ると、航空法の制限表面（建物の高さ制限）との関係で、川崎の浮島地区にあるアクアラインの換気塔と首都高の換気塔が、当該高さ制限にかかるとなる。

アクアラインの換気塔は、換気塔本体にかぶさるピラミッド型の装飾を改修し高さを抑えることで対応。

一方、首都高の換気塔は、換気塔本体の高さの切下げが必要となるが、同換気塔は、川崎市の大気汚染・公害問題の歴史を踏まえて現在の高さ（約40m）となっており、これを切り下げることが困難。

このため、滑走路の角度振りは、首都高の換気塔が航空法の制限表面にかからない角度（≒7.5度）が限界。

2 オフセットILS進入方式の導入（2度）について

オフセットILS進入方式は、国際基準で認められた進入方式であり、世界的にはニューヨークのケネディ空港等で導入。

D滑走路への導入を検討した結果、ILS進入方式より滑走路から2度海上寄りの方向から進入させる、オフセットILS進入方式（2度）を導入することとした。

3 上記により、「合計9.5度」、D滑走路への進入経路を変更することにより、浦安市街地上空の進入経路を海上にずらし、浦安市街地上空の飛行を回避。

南風悪天時の進入経路は、最も近いところでも浦安沖約180mの海上。

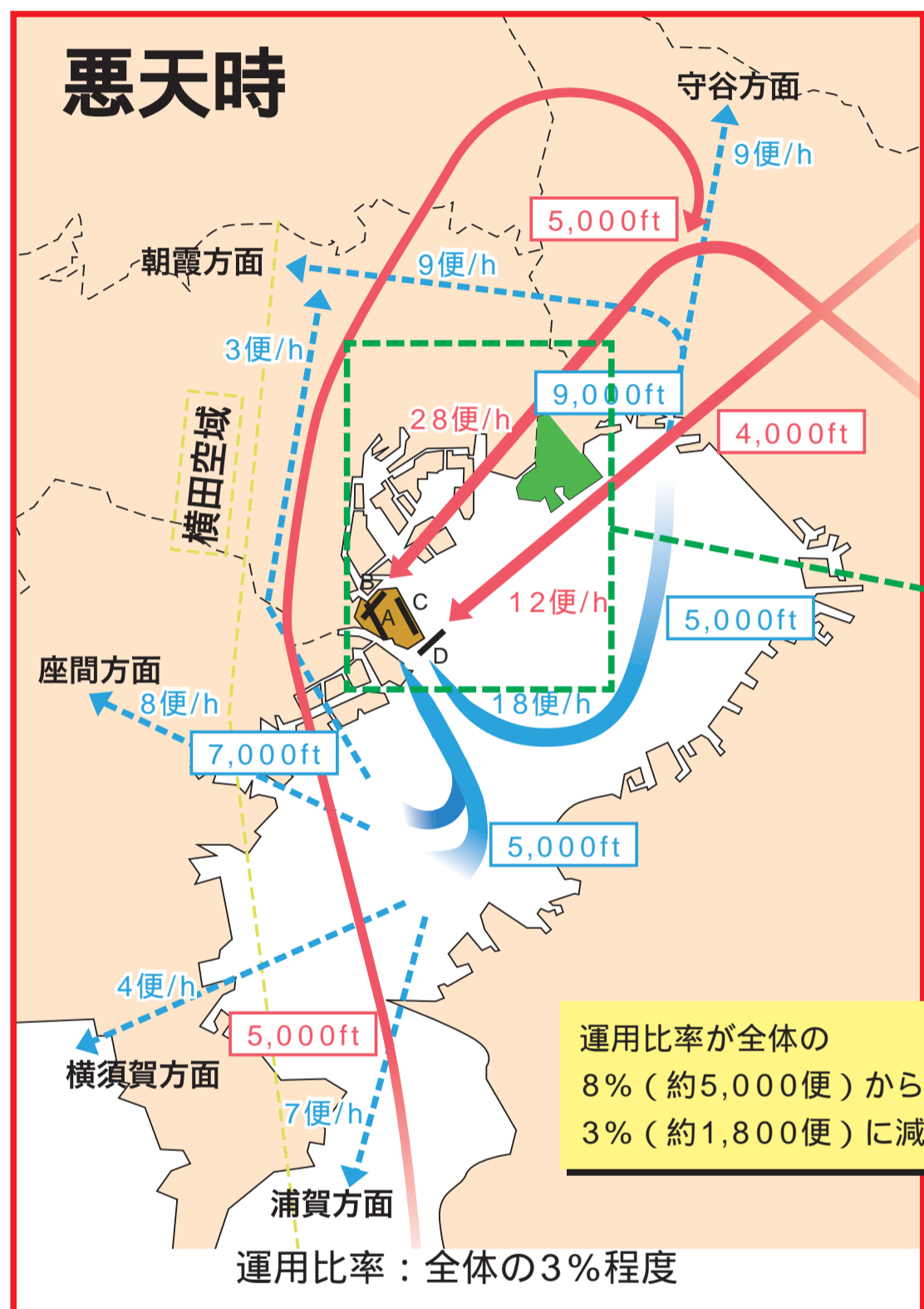
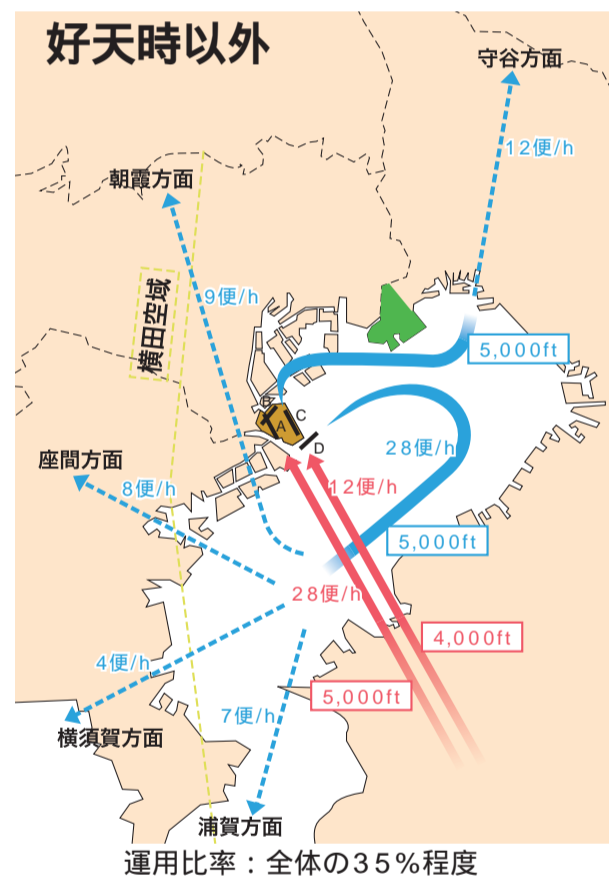
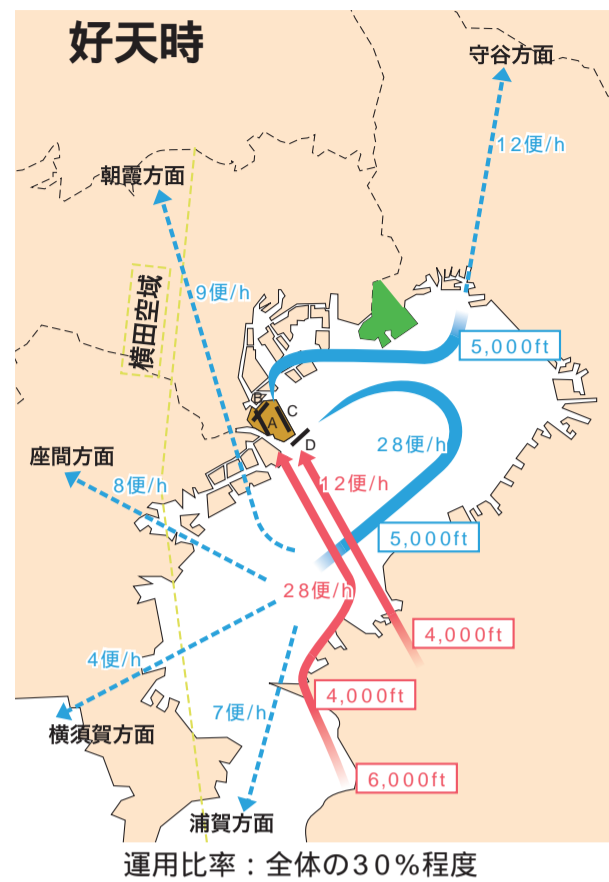
東京ディズニーストリートとの最短距離も、原案300m 経路変更により2km。

浦安の居住予定地域における平均的な騒音予測値は、B747400であっても70dB以上にはならない。

# 北風

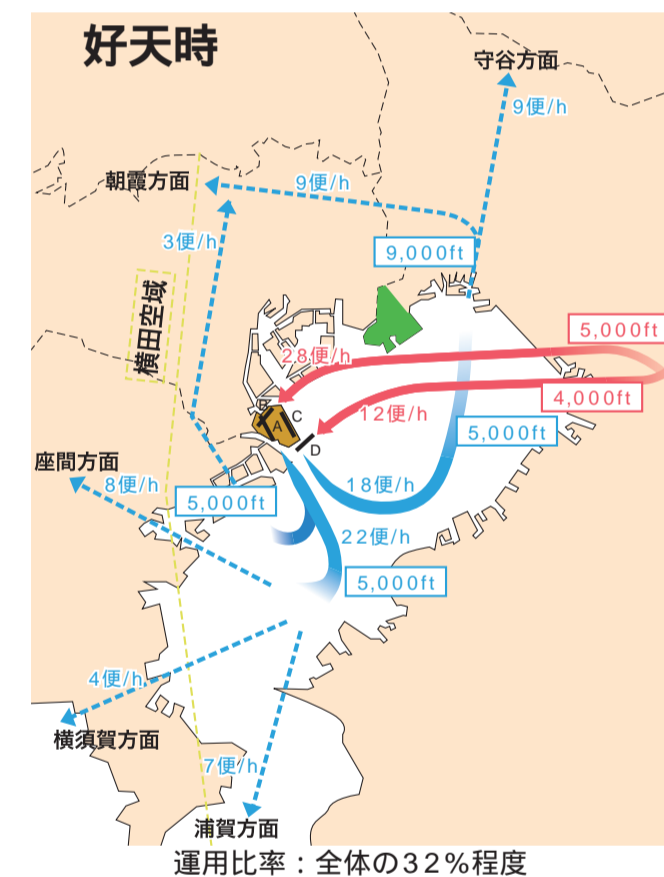
# 国土交通省が示した羽田再拡張後の飛行ルート

## (修正案)



# 南風

## D滑走路への進入経路



「羽田再拡張後の飛行ルート(国土交通省案)に対する意見書(千葉県および関係14市の主張)」に対する国土交通省の回答

平成16年5月25日  
国土交通省

1 浦安方面の低空騒音の抜本的な改善について  
南風悪天時の浦安市街地上空の飛行ルートに関しては、諸課題につき慎重に検討を重ねた結果、滑走路自体を原案より7.5度振るとともに、飛行方法を工夫(オフセットILS進入方式により滑走路から2度海上寄りの方向から侵入)することにより、原案より合計9.5度角度を振ることとする。  
これにより、南風悪天時に浦安上空を通過しない(最も近いところでも浦安沖約180mの海上を通過)した。  
なお、東京デイスニールと浦安の関係では、南風悪天時に於いて、原案では東京デイスニール沖約300メートルを航空機が通過することとしていたが、合計9.5度角度を振ることにより東京デイスニール沖約2kmを通過することとなり、問題は生じないものと考えている。

2 入札について  
上記のように、浦安上空の通過を回避する抜本的な対策を講じたことにより、かつ、以下の通り、さらなる騒音軽減等を図ることとしており、入札契約手続、環境アセスメント手続をはじめとする諸手続を進めて参りたい。今後の諸手続が円滑に推進できるよう、千葉県をはじめとする関係各位の御理解と御協力をお願いしたい。

3 再拡張後の航空機騒音を現状より悪化させない対策の実施について  
千葉・市原方面からの着陸ルート  
南風好天時の千葉・市原方面からの着陸ルートについては、通過高度を現行3000フィートから、B滑走路に進入するものを5000フィート、D滑走路に進入するものを4000フィートに、それぞれ高度を引き上げることとする。  
これにより、航空機による騒音は現状より改善することとなる。

木更津・君津方面からの着陸ルート  
北風時の木更津・君津方面からの着陸ルートについては、富津沖海上ルートの設定、通過高度の引上げにより、航空機による騒音は現状より改善することとなる。  
さらに、北風好天時の到着機の少ない時間帯においては、北からの到着機についても富津沖海上ルートを使用することとする。  
なお、富津沖海上ルートをこれ以上使用することは、現状では安全上困難であるが、将来の管制技術等の進展を踏まえなお検討を行っていく。

4 着陸ルートにおける「騒音共有」の実現について  
「神奈川・都心北上ルート」を終日通航することについては、極めて限られた地理的範囲内においての通航となる上、離陸便と明確な高度差を設ける必要があり、安全性を考慮すると制限的な運用にならざるを得ず、到着機数が少ない時間帯(西方面からの到着機が1時間に15機以内)に限定されるを得ない。  
また、このルートを千葉県上空を通過しない形で通航することについては、2000フィートの水平飛行で79dB程度の騒音を東京都の江戸川区等に及ぼすこととなり、不適切と考えている。  
以上であるが、神奈川・都心北上ルートの運用については、現段階でのものであり、将来の管制技術等の進展を踏まえなお検討を行って参りたい。

なお、騒音の共有に関しては、今般の修正案においても各種取り入れているところであるが、いわゆる都心ルート(出発)については、騒音レベルの高い離陸直後の騒音(今般回避することとした浦安上空以上の騒音)が発生することとなり、この騒音は海上で処理することが可能であるため、今般の修正案においてはこのルートは設定しないこととした。

5 騒音予測について  
機種別騒音値については、千葉県から頂いたデータを含めこれまで得られた類似のデータを整理している。今後更にデータを収集し、できるだけ早期に予測基礎データの検証を行ってきたい。

一方、ご指摘の実測値を踏まえてもWECPLN70のラインは居住地には達しないと思込まれ、環境基準の維持は可能と考えている。今般の飛行ルート(修正案)を前提に環境アセスメントを行い、改めてW値を予測していききたい。

6 深夜・早朝の取扱いについて  
羽田空港再拡張後の飛行ルートとして提示している案は、一日の平均的な運用を取りまとめたものであり、深夜・早朝については、別途検討して参りたい。

7 再拡張後の飛行回数について  
羽田空港の再拡張事業は、増大する航空需要へ対応することにも、利用者の利便性の向上等を図るためのものであり、その完成が多方面から望まれている。これらの期待に応えるとともに、多額の国費等を投入して行う再拡張事業の効果を最大限発揮させていくためには、年間40・7万回の発着回数を確保する必要があり。

8 情報公開について  
再拡張後の飛行ルート等については、千葉県に対し昨年来次にわたる説明を行い、本年2月2日の関係14市の市長等への事前説明を経て、2月9日開催の「羽田空港再拡張事業に関する協議会」において8都県市に対して正式に提示したものである。  
その後、千葉県議会全員協議会に2月25日説明、また、関係14市当局には、2月26日、27日説明、3月25日、26日追加説明等を行ってきたところである。  
今後ともわかりやすい情報提供を心がけ、必要な説明をして参りたい。

平成14年	
12月	千葉県議会が「羽田空港再拡張事業に関して地方公共団体の財政負担を導入することに強く反対する意見書」を可決
平成15年	
1月	第1回羽田空港再拡張事業に関する協議会開催（国土交通大臣、7都県市首長）
3月	千葉県議会が「羽田空港再拡張事業による騒音被害対策を求める意見書」を可決 第2回羽田空港再拡張事業に関する協議会開催（国土交通大臣、7都県市首長）
5月	千葉県が羽田空港再拡張の検討状況等説明会を開催
6月	千葉県議会が「羽田空港再拡張後の騒音等を首都圏で共有する飛行経路の設定を求める意見書」を可決 第3回羽田空港再拡張事業に関する協議会開催（国土交通大臣、8都県市首長）
7月	千葉県が羽田空港再拡張事業に係る会議を開催
8月	千葉県が羽田空港再拡張事業に係る県・市連絡会を開催。羽田空港再拡張事業の経緯と現在の状況について質疑と意見交換
9月	市長が木更津市、君津市、袖ヶ浦市の現状を視察
12月	千葉県議会全員協議会で国土交通省航空局が羽田空港再拡張事業について説明 浦安市議会第4回定例会で羽田空港再拡張問題について市長が行政報告 「羽田空港再拡張事業に関する要望書」を浦安市長、市川市長、船橋市長が連名で国土交通大臣に提出
平成16年	
1月5日	環境部環境保全課内に羽田空港騒音問題対策室を設置
1月8日	浦安市議会全員協議会開催
1月30日	市長、部長など23名が成田空港周辺に航空機騒音の体感視察
2月2日	千葉県が羽田空港再拡張事業に係る県・市打合せ会議を開催
2月4日	市長が「羽田空港再拡張事業に関する抗議書」を国土交通大臣に提出
2月9日	第4回羽田空港再拡張事業に関する協議会開催（国土交通大臣、8都県市首長）。飛行ルート案が発表 千葉県と関係14市が「羽田再拡張後の飛行ルート（国土交通省案）に対する意見書」を国土交通大臣に提出
2月20日	国土交通省航空局管制保安部長が浦安市に来庁。市長に羽田空港再拡張事業について説明
2月26日	千葉県が羽田空港再拡張事業に係る県・市打合せ会議を開催。国土交通省が飛行ルートについて説明
3月3・4日	市長が状況説明と協力要請のため、千葉県選出国議員を訪問
3月10日	広報うらやす「羽田空港騒音問題特集号」を発行 市長が自治会連合会定例会で羽田空港再拡張問題を説明
3月13日	市長が住宅管理組合連合会定例会で羽田空港再拡張問題を説明
3月22日	浦安市議会が「羽田空港再拡張事業によるD滑走路の位置及び飛行ルート案に対する意見書」を可決 市議会が「羽田空港再拡張問題に関する特別委員会」を設置
3月26日	千葉県が羽田空港再拡張事業に係る県・市打合せ会議を開催
3月29日	J-comで行政情報番組「浦安の課題～羽田空港再拡張事業～」を放送（4月4日まで毎日放送）
4月10日	市長が住宅管理組合連合会定例会において羽田空港再拡張問題を説明
4月13日	第2回羽田空港再拡張問題に関する特別委員会開催
4月21日	住宅管理組合連合会が国土交通省に要望書を提出
4月30日	第3回羽田空港再拡張問題に関する特別委員会開催
5月1日	City News URAYASU（英字版広報）に羽田空港騒音問題を掲載
5月12日	自治会連合会に市長が署名運動を要請
5月17日	羽田空港再拡張問題に関する特別委員会が航空機騒音を体感視察
5月21日	自治会連合会が署名運動を開始
5月24日	国土交通省が飛行ルートの修正案を千葉県と浦安市に提示
5月25日	千葉県が羽田空港再拡張事業に係る県・市打合せ会議を開催。飛行ルートの修正案と2月9日に千葉県と関係14市が国土交通大臣に提出した意見書に対する回答案について協議しそれを了承 千葉県知事が国土交通大臣に回答の受入れを表明 第4回羽田空港再拡張問題に関する特別委員会開催。国土交通省から飛行ルート修正案について説明があり、それを質疑市長が、ふるさとづくり推進協議会で飛行ルートの修正案を了承したことについて結果を報告

## 羽田再拡張後の飛行ルート・修正案についての 千葉県及び関係14市の意見

平成16年5月25日

国土交通省が、千葉県及び関係14市の要望に応じ、浦安方面の住宅地の通過を回避するため、D滑走路の位置等を変更し、また千葉市・市原市の通過高度を引き上げるなどの騒音軽減策を大胆に取られたことを評価し、国の回答案を了承するものである。

この修正案が6年後のD滑走路完成時に適確に履行されるために、直ちに県・関係14市と国土交通省との協議のためのフレームについて再確認させていただきたい。

特に、今回の修正案において、将来の管制技術等の進展に合わせ検討協議するとした事項については、千葉県及び関係14市の意向に誠実に応えることを求めたい。

さらに、電波障害等マイナスの影響への対策、航空機騒音監視システム、飛行コース公表システムの整備など各市の要望に対し誠実かつ十分な対策を取ることを求めるものである。

また、成田空港の完全空港化及びアクセス整備を促進するとともに、成田・羽田間のネットワークを強化するためのアクセス整備を要望する。

終わりに、今回の修正案について、わずか24時間以内に関係市の決断を求められたことはきわめて唐突であり、今後は十分な情報公開を行い、時間をかけて地元自治体・地域住民の理解を得よう御努力願いたい。

千葉県知事	堂本 暁子	千葉市長	鶴岡 啓一
市川市長	千葉 光行	船橋市長	藤代 孝七
木更津市長	水越 勇雄	松戸市長	川井 敏久
習志野市長	荒木 勇	市原市長	佐久間隆義
流山市長	井崎 義治	鎌ヶ谷市長	清水 聖士
君津市長	三浦 公明	富津市長	白井 貫
浦安市長	松崎 秀樹	袖ヶ浦市長	小泉 義弥
白井市長	中村 教彰		

航空機騒音・飛行高度コース実態調査と騒音予測は、市独自のデータを得るため実施する予定です。

これまで、国土交通省が示した修正案などの国が提示した資料は情報公開コーナー（文化会館2階）と羽田空港騒音問題対策室（市役所本庁舎5階。7月からは第3庁舎）でご覧になれます。

問 環境保全課羽田空港騒音問題対策室

5月24日、国土交通省が浦安市に「羽田空港再拡張後の飛行ルートの修正案」を提示しました。  
この修正案は、D滑走路への進入経路が95度海側に変更され、浦安市の陸域を航空機が飛行しないという内容です。  
浦安市は、国土交通省に対し、新たに設置されるD滑走路の位置を変更すること、せめて角度を10度海側に傾けるなど、市の上空を航空機が飛行しないルートにするよう強く主張してきましたので、提示された修正案は、市の主張にほぼ沿うものです。  
国が、一度決定した計画を修正するということは今までにあまり例がなく、このような結果になったことは、ひとえに署名活動を行った自治会連合会や国土交通省に要望書を提出した住宅管理組合連合会をはじめとする市内関係団体、多くの市民のみなさんのご協力によるものであり、心より感謝とお礼を申し上げます。  
また、今後詳細について詰めていかなければなりません。千葉県と関係14市とが国土交通省と協議を行うためのフレームをつくることも合意しました。今後は、修正案にある「将来の管制技術の進展」による新しい可能性、すなわち、より騒音の少ない飛行ルートを追求することなど、これからの課題について、国と話し合いをしていきます。

浦安市長 松崎 秀樹